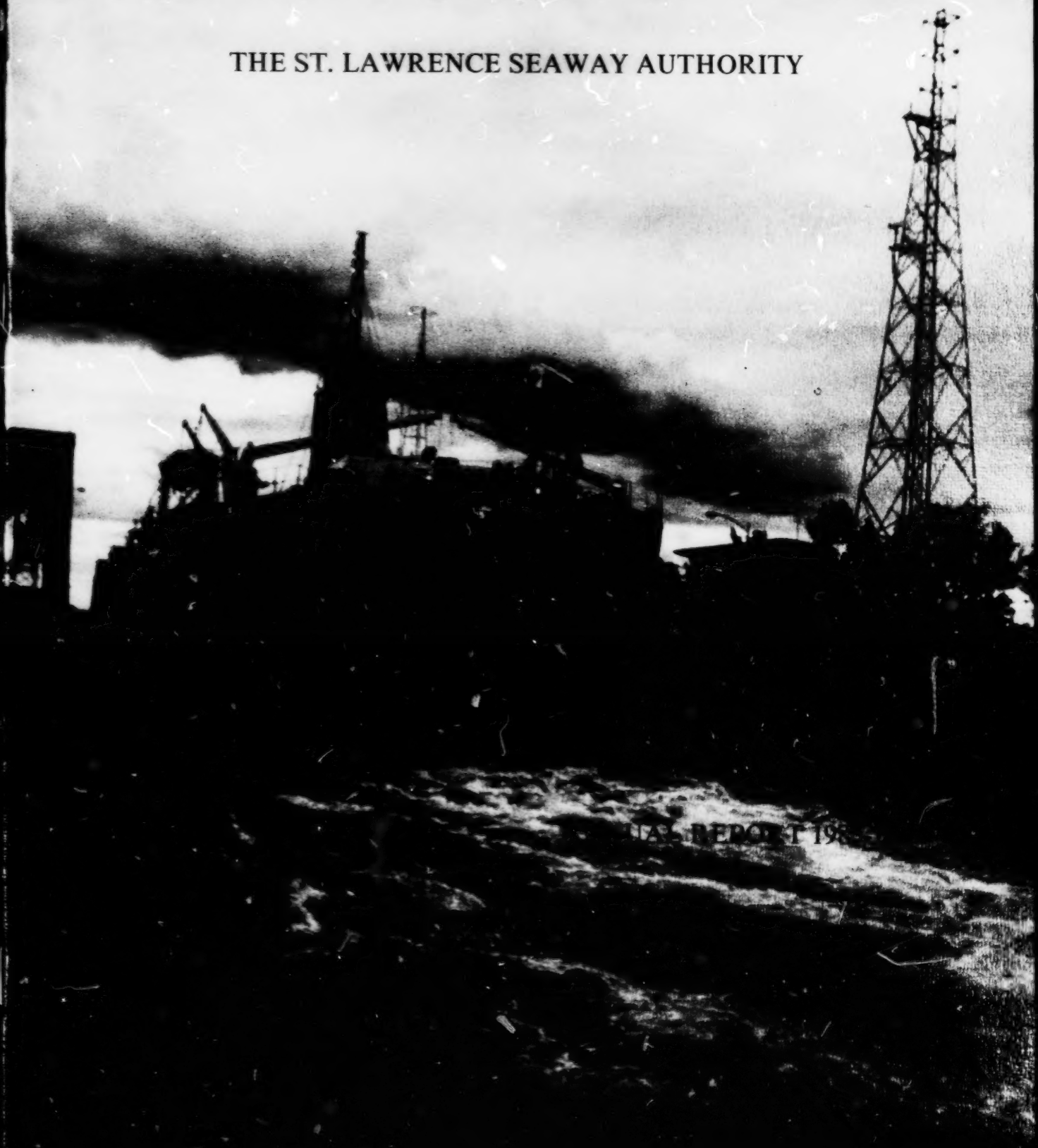
THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY



87-04464/

EXECUTIVE OFFICERS

W.A. O'NEIL
President

G. LANIEL
Vice-President

W.F. BLAIR
Member

J.B. McLEOD
Vice-President, Western Region

E.J. ROSSI
Vice-President, Eastern Region

V.C. DURANT
Secretary

H.L. FERGUSON
Chief Engineer

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

J.M. KROON
Director of Operations and Maintenance

K. OGLESBY
Director of Planning

C.G. TREPANIER
Director of Personnel and Administration

N.B. WILLANS
Counsel

OFFICES

Head Office
360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Headquarters
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region
St. Lambert Lock
Saint-Lambert, Quebec
J4P 3N7

Western Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from The St. Larence Seaway Authority, 360 Albert Street, Ottawa, Canada, K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

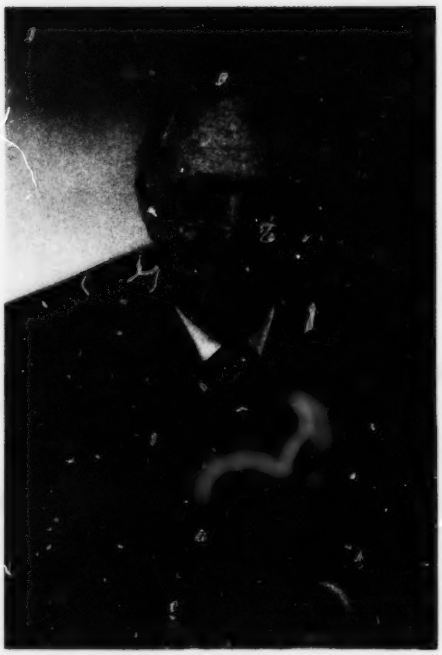
THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 15, 1987

The Honourable John C. Crosbie, Q.C., P.C., M.P.
The Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

In accordance with the provisions of section 152 of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1987.



I think we can look back at developments on the Seaway last year with a good deal of satisfaction — particularly in view of the difficult times we experienced in the previous two seasons. Seaway traffic, although it started off slowly, recovered in quite an impressive fashion towards the end of 1986, reaching a final total of 37.6 million tonnes on the Montreal-Lake Ontario (M.L.O.) section and 41.6 million on the Welland Canal. These tonnages are, of course, still well below the average for the past ten years but they do suggest that the unexpected 20% decline which took place in 1985 has been arrested.

On the financial side, also, events took an encouraging turn. Total Authority revenues, including investment income, was $60.9 million for 1986/87 compared to $57 million the previous year. Total expenses were $65.3 million compared to our budget estimate of $75.5 million. The deficit recorded for the year was $4.4 million — a substantial decline from the $25.2 million experienced in 1985/86.

Operationally, conditions during 1986 were quite good. Both the Eastern and Western Regions of the system opened to navigation on April 3 and by April 5 full, 24-hour operation had commenced. The closing took place on December 26 at the Welland and December 27 on the M.L.O. section. Generally speaking, the season ended uneventfully and all vessels wishing to exit the system before freeze up were able to do so.

During 1986, there were no major accidents or interruptions to navigation.

Of particular importance last year was the commencement of a program of rehabilitation work at the Welland. This is the initial phase of a seven-year effort that will involve major repairs to virtually all structures in the Canal. As you know, the $175 million project will be funded entirely by the Federal Government.

On the important matter of tolls, it was agreed with the U.S. in 1986 that charges on the joint M.L.O. section would remain at the 1983 level for 1987 and 1988 — they will, therefore, have been frozen over a period of five years. However, on the all-Canadian Welland section, which is the major source of the Authority's deficits, it was decided to increase tolls by an average of 8% in 1987 and 1988. These increases, which will raise rates for vessels transiting both sections of the system by about 4%, will not eliminate the Authority's deficit but will contribute something of the order of $2½ million each year towards alleviating the problem.

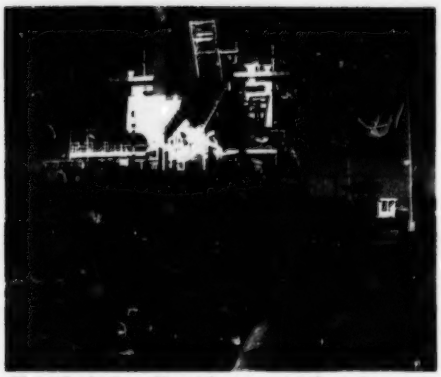
Looking back on 1986 — and taking into account the difficulties which have plagued the Seaway recently — I cannot help but feel that it could turn out to have been a watershed year. I am, of course, particularly pleased at the confidence the Federal Government has demonstrated in the Seaway in its support for the Welland Rehabilitation Program. On November 28, 1986 when you announced that the Authority would undertake this project "to ensure continued safe, reliable, inland water transportation into the 21st century", you also emphasized that, "This Government is firmly committed to preserving the status of the Seaway as an integral and viable part of Canada's transportation system." These are welcome words indeed for the Authority and also, I am sure, for all the many users who benefit from the existence of this unique waterway.

Respectfully yours,

W.A. O'Neil

The building of the St. Lawrence Seaway was recognized as one of the ten most outstanding achievements of Canadian engineering of the past 100 years. Canada's Prime Minister, the Right Honourable Brian Mulroney, Seaway President, Mr. W.A. O'Neil, and Mr. Bernard Lamarre, Chairman of the Engineering Centennial Board, were photographed following the presentation of the special award last January.

THE YEAR IN REVIEW



The "Petka", a Yugoslavian vessel, at Iroquois Lock, on her way to the sea in late December 1986.

TRAFFIC

Cargo movements on the Seaway's Montreal-Lake Ontario section during the 1986 navigation season totalled 37.6 million tonnes, 0.7% above the previous year's level. On the Welland Canal, the traffic declined slightly to 41.6 million tonnes, 0.6% lower than in 1985. Although these tonnages are considerably below the ten-year average of 48 and 55 million, respectively, they do represent a welcome levelling off in traffic volume compared to the unexpected drop of 20% which occurred during the 1985 season. Moreover, an examination of these figures reveals that the present low level in Seaway traffic is not a result of losing business to alternative transportation systems but is mainly due to changes in the forces of supply and demand and the general decline in the trade of certain bulk commodities, particularly grain and iron ore, which have traditionally constituted the largest portion of shipments through the waterway. In fact, the Seaway has retained or improved its share of the market for such movements as U.S. grain, iron ore and iron and steel products. In addition, steady increases in the "other bulk" category (salt, stone, clay, petroleum products, etc.) are a further indication of the strong competitive position being maintained by the system.

Seaway grain traffic in 1986 reached the 17 million tonne level, similar to 1985 but significantly lower than the 24.4 million tonnes attained in 1984. Major factors contributing to this situation were the continuing softening of world demand due to the growing degree of self-sufficiency being achieved in major importing regions, the conflict between the U.S. and the European Community which is adversely affecting North American grain exports, and the lack of success, so far, of the U.S. incentive programs to expand U.S. grain exports. Other factors include the Canadian Western Grain Transportation Act which appears to have favoured Pacific outlets to the detriment of the Seaway and the interruption in grain handling at Thunder Bay which took place late in the 1986 season. Thus, despite an overall increase in total Canadian grain exports in 1986 to 25.1 million tonnes from 21.7 million a year earlier, 12.2 million tonnes moved through the Welland — some 46% of the total versus 49% for the Pacific outlets. This marks the second consecutive year in which the West coast ports' share of grain exports has surpassed that of the Seaway.

Total U.S. grain exports in 1986 fell to 74 million tonnes compared to the already depressed level of 86 million reached in 1985. However, although U.S. grain shipments through the Welland Canal declined by 9% to 4.8 million tonnes, the Seaway's share increased from 6.2% to 6.6%. In contrast, the share of U.S. grain moving through Atlantic and Pacific ports dropped during 1986.

The continuing recession in the American steel industry, particularly in the Great Lakes region, resulted in a one-million-tonne decline in Quebec/Labrador iron ore shipments to the U.S. via the Seaway during 1986 — to a level of 3.7 million tonnes. In large part, however, this decrease reflected a weakened demand situation and not a loss of Canadian ore traffic to the Seaway's competitors. Mesabi iron ore, for example, fell by over 9 million tonnes in 1986 and its share of the U.S. market fell from 73.4% to 70.4%. It should be noted, also, that the Canadian steel mills located at Hamilton received more Seaway ore than a year earlier and accounted for more than 50% of the 8 million tonne total iron ore traffic on the M.L.O. — surpassing, for the first time, the ore shipments going to U.S. destinations through this section of the system. Iron ore traffic on the Welland during 1986 was 5.8 million tonnes, some 14% lower than the previous season.

The "Saguenay", a Canadian laker, in Iroquois lock in November 1987.

Coal, another major Seaway commodity, performed about the same in 1986 as in 1985, reaching levels of 0.61 million tonnes on the M.L.O. and 5.8 million on the Welland.

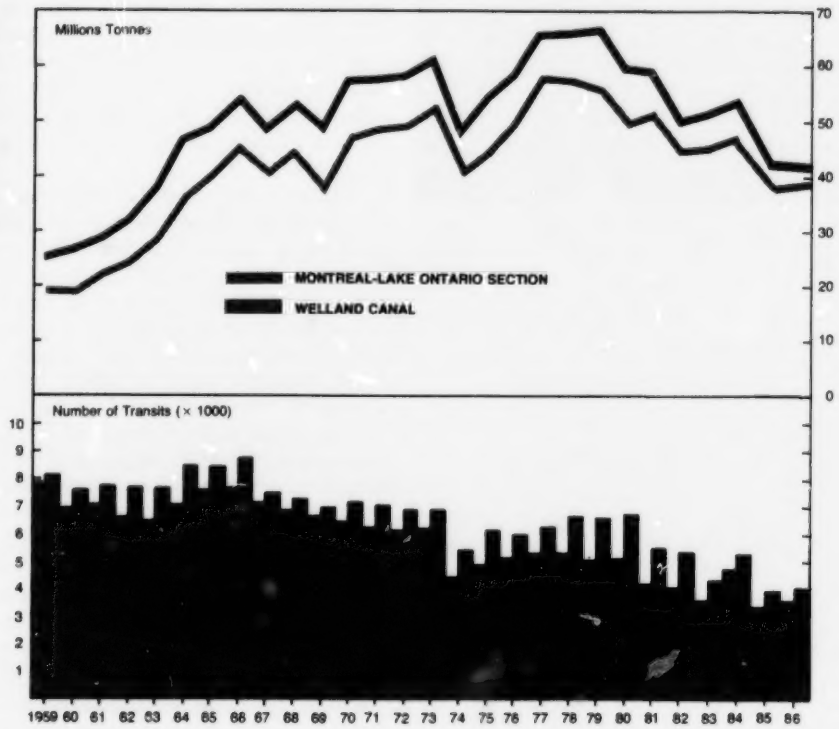
Similarly, general cargo movements, at 4 million and 3.2 million tonnes on the M.L.O. and Welland, respectively, were almost identical to the previous year's levels. Most of this general cargo category consists of manufactured iron and steel and it is significant that, despite the overall decrease in total steel imports to the U.S., the Seaway did better than most of its competitors in the movement of this commodity by maintaining its tonnage level during 1986.

"Other bulk" shipments increased by some one million tonnes on both sections, to 8.4 million tonnes on the M.L.O. and 9.6 million on the Welland. This category, which has been growing steadily in recent years, has now become a major component of Seaway traffic.

Vessel transits in 1986 numbered 3,307 on the M.L.O., up by 7% over 1985, and 3,959 on the Welland, an increase of 3.4%.

To sum it up, the Seaway's traffic performance in 1986, while still at a low level compared to the tonnages recorded in the late 1970's, showed encouraging signs of having "bottomed out". And, barring untoward events, the 1987 season shows some indication that a modest upturn in cargo tonnage may be in the offing.

Ocean vessel transits on the South Shore Canal increased by 11% in 1986.



FINANCES

The total revenue recorded in the 1986/87 fiscal year by the Authority, including investment income, amounted to $60.9 million compared to a budgeted amount of $59.6 million.

Total expenses were $65.3 million compared to a budget estimate of $75.5 million. The main reasons for this favourable variance can be attributed to a reduction in manpower in the operation and maintenance areas, as well as engineering costs and special maintenance projects now included in the Rehabilitation Program of the Welland Canal. Also, a recovery from insurance companies, in the amount of $2.9 million, contributed to a reduction in the Authority's deficit to $4.4 million as compared to a budgeted loss of $15.9 million.

For the Welland Canal Rehabilitation Program, some $14.3 million had been spent by March 31, and $13.2 million was funded by the Federal Government during the year; the remaining $1.1 million will be recovered from the 1987/88 approved funding.

Since the traffic outlook for the 1987 season indicates a slight increase, this, combined with an increase in tolls on the Welland Canal, should generate some additional revenue. However, the amount is unlikely to be sufficient to offset anticipated expenses and the Operation and Maintenance budget for 1987/88 predicts a loss of $9.8 million. Nevertheless, the Authority is confident that, for a tenth consecutive year, it will not require Federal Government assistance for operation and maintenance purposes.

OPERATIONS

Both the Eastern and Western Regions of the Seaway system opened to navigation on April 3, 1986. Since generally open-water conditions prevailed, navigational aids were commissioned by April 5 and full 24-hour operation commenced as of that date.

Closing of the 1986 navigation season took place on December 26 for the Welland Canal and December 27 for the Montreal-Lake Ontario section. The closing period was relatively uneventful even though fairly heavy ice conditions were encountered by mid-December in the South Shore Canal and in the area of the U.S. locks at Massena. Moderating weather during the second half of December made it possible for all vessels wishing to do so to clear the system before freeze-up.

The normal closing procedures were kept in place but, because of favourable weather, surcharges for late transit were waived for the period December 18 to 21 inclusive. Vessels transiting the Montreal-Lake Ontario section after December 21 were accepted subject to a special agreement.

There were no major accidents or interruptions to navigation during 1986, however, in November and December, some minor delays were experienced by maximum draft vessels because of low water levels in the eastern end of Lake St. Lawrence. These conditions were caused by a combination of high outflows from Lake Ontario and easterly winds, which tend to lower the water elevation in the river above Eisenhower Lock. Outflows from Lake Ontario were higher than usual because of the need to control the water elevation of the lake.

With regard to maintenance, there were, in addition to the normal type of activities, several major projects undertaken. In the M.L.O. section, some ship arresters at locks have been modified to increase their capacity. The program of replacing shafts in sheave assemblies of vertical lift bridges was completed and a damaged protective cell at St. Louis Bridge was replaced.

The Welland Canal Traffic Control Improvement System was implemented in early December. Some modifications and final adjustments are scheduled for 1987.

Welland Canal Rehabilitation Program: Workmen prepare site prior to strengthening the east wall of Lock 3. The work was done last winter.

WELLAND CANAL REHABILITATION PROGRAM

Probably the most important program undertaken since the Seaway opened in 1959, was the commencement during 1986 of major rehabilitation work on the Welland Canal. This is the initial phase of a seven-year effort that will involve substantial repairs to virtually all structures in the Canal. Its objective is to ensure the reliability and integrity of the system well into the next century.

In general terms, the work can be divided into four categories:

a) Lock wall reinforcing and stabilization.

b) Restoration of lock walls.

c) Approach wall stabilization above and below locks.

d) Ancillary structure rehabilitation and canal bank stabilization.

The majority of the work to be carried out under this program will be done during the non-navigation season.

Immediately following the announcement made by the Honourable John C. Crosbie in late November 1986, that the Federal Government would fund the $175 million, 7-year Welland Canal Rehabilitation Program, tenders were called for the major works to be carried out during the winter of 1986/87. As a result, eight contracts were awarded and a number of projects got underway without delay.

During December 1986-March 1987, $6.587 million was spent on reinforcing, stabilizing and refacing lock walls; $1.676 million on stabilizing approach walls and $2.877 million on ancillary works, including the relocation of the penstock behind Lock 7. Engineering, consultant and other associated costs amounted to $2.886 million, bringing the total cost to $14.3 million for the period.

The Welland program is highly labour intensive and it has been estimated that it created about 400-500 direct jobs last winter — a figure which should be doubled in each of the following six years.

The Authority has established a Welland Canal Rehabilitation Program Group to handle the administration and has moved the Engineering Branch Marine Structures Section from Montreal to St. Catharines to carry out the design work.

OTHER MATTERS

Photo : Arlette Stubbe

Trade Mission 1987 — The Antwerp audience

In a different area, it is of interest to note that in late February 1987, the Administrator of the U.S. Seaway Development Corporation and the President of the Canadian Seaway Authority led a large delegation of representatives from the Great Lakes ports, the carriers and other Seaway marine services on a trade mission to five cities in Northern Europe. This was the second such venture for the Authority in recent years designed to acquaint users and potential users with the benefits that the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system has to offer in the form of a marine highway that reaches deep into the industrial and agricultural heartland of North America. This increased emphasis on marketing the Seaway is in response to the decline in traffic of recent years and appears to have been well received by those attending the trade mission. The actual increase in tonnage that may result from such initiatives is, of course, impossible to assess but these forums do provide an excellent opportunity to broaden foreign shippers' knowledge of the Seaway system and reassure them as to its safety and reliability.

On the important issue of Seaway tolls, it was agreed with the U.S. in 1986 that charges on the joint M.L.O. section would remain at the 1983 level for 1987 and 1988 — they will, therefore, have been frozen over a period of five years. However, on the all-Canadian Welland section, which is the major source of the Authority's deficits, it was decided to increase tolls by an average of 8% in both 1987 and 1988. These increases, which will raise rates for vessels transiting both sections of the system by about 4%, will not cover the Authority's deficit but will contribute something of the order of $2½ million each year towards alleviating the problem.

Looking back on 1986 — and taking into account the difficulties which have plagued the Seaway in recent years — one might be justified in concluding that it may turn out to have been a watershed year. Particularly gratifying, of course, is the confidence the Federal Government has demonstrated in the Seaway in its support for the Welland Rehabilitation Program. At the time the Minister of Transport announced that the Authority would undertake this major effort "to ensure continued safe, reliable, inland water transportation into the 21st century", he also emphasized that "this government is firmly committed to preserving the status of the Seaway as an integral and viable part of Canada's transportation system". These were welcome words indeed for the Authority and also, undoubtedly, for all the other maritime interests who benefit from the use of this unique waterway.

AUDITOR'S REPORT

CANADA

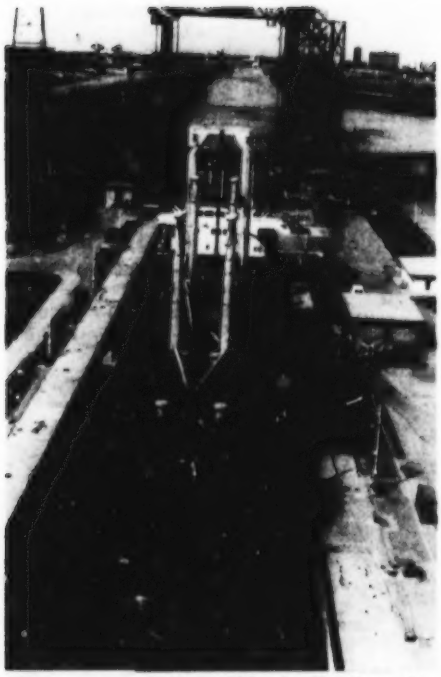
OFFICE OF THE AUDITOR GENERAL

To the Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1987 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1987 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part XII of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.



The ocean vessel "Hugo Oldendorff" upbound in St. Lambert Lock in September 1986.

D. Larry Meyers, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 15, 1987

BALANCE SHEET

As at March 31, 1987 (in thousands of dollars)

Assets	**1987**	**1986**
Current		
Cash and term deposits	**$ 9,071**	$ 2,248
Deposit in trust (Note 3)	**1,863**	1,863
Canada bonds	**—**	13,296
Accounts receivable	**8,340**	1,526
Accrued interest receivable	**985**	1,726
Supplies inventory	**2,889**	2,779
	23,148	23,438
Long-term receivables (Note 4)	**257**	309
Investments		
Long Term Investments (Note 5)	**17,604**	15,810
Deposits in Consolidated Revenue Fund (Note 6)	**13,000**	13,000
Subsidiary companies (Note 7)	**10**	10
	30,614	28,820
Fixed	**598,739**	592,760
	$652,758	$645,327
Liabilities		
Current		
Accounts payable	**$ 4,339**	$ 4,869
Accrued liabilities (Note 3)	**9,470**	10,468
	13,809	15,337
Long-term		
Accrued employee termination benefits	**11,718**	12,250
Deferred interest (Note 9)	**210,000**	210,000
	221,718	222,250
	235,527	237,587
Contingencies (Note 12)		
Equity of Canada		
Contributed capital (Note 9)	**638,150**	624,950
Deficit	**(220,919)**	(217,210)
	417,231	407,740
	$652,758	$645,327

Approved:

W.A. O'NEIL
President

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

For the year ended March 31, 1987 (in thousands of dollars)

	1987					1986
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Revenue						
Tolls	$ 24,874	$ 27,133	$ 52,007	$ —	**$ 52,007**	$ 47,798
Leases & licences	490	2,030	2,520	90	**2,610**	2,376
Others	1,308	464	1,772	992	**2,764**	1,816
	26,672	29,627	56,299	1,082	**57,381**	51,990
Expenses						
Operating	6,352	10,098	16,450	—	**16,450**	17,183
Maintenance	8,926	12,376	21,302	113	**21,415**	24,823
Administration	4,442	4,784	9,226	326	**9,552**	9,217
Headquarters	3,998	4,586	8,584	36	**8,620**	8,575
Depreciation	4,652	5,708	10,360	32	**10,392**	9,079
Employee termination benefits	331	458	789	—	**789**	1,487
	28,701	38,010	66,711	507	**67,218**	70,364
Income (loss) from operations before unusual items	(2,029)	(8,383)	(10,412)	575	**(9,837)**	(18,374)
Unusual (expense) recovery items (Note 13)	(2,882)	1,455	(1,427)	—	**(1,427)**	(12,274)
Income (loss) from operations	(4,911)	(6,928)	(11,839)	575	**(11,264)**	(30,648)
Investment income	2,153	2,471	4,624	78	**4,702**	5,893
Income (loss) for the year before extraordinary item	(2,758)	(4,457)	(7,215)	653	**(6,562)**	(24,755)
Insurance claim recovery (Note 13)	—	2,853	2,853	—	**2,853**	—
Net income (loss) for the year	$ (2,758)	$ (1,604)	$ (4,362)	$ 653	**$ (3,709)**	$(24,755)

STATEMENT OF DEFICIT

For the year ended March 31, 1987 (in thousands of dollars)

	1987			1986
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Deficit (retained earnings) beginning of the year	$ 219,251	$ (2,041)	**$ 217,210**	$ 192,455
Loss (net income) for the year	4,362	(653)	**3,709**	24,755
Deficit (retained earnings) end of the year	$ 223,613	$ (2,694)	**$ 220,919**	$ 217,210

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

For the year ended March 31, 1987 (in thousands of dollars)

	1987			1986
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Income (loss) for the year before extraordinary item	$(7,215)	$ 653	$ (6,562)	$(24,755)
Add items not involving cash:				
Depreciation	10,360	32	10,392	9,079
Provision for termination benefits	789	—	789	1,487
Net change in working capital components other than cash and cash equivalents	(8,347)	(685)	(9,032)	1,417
Insurance claim recovery	2,853	—	2,853	—
Cash used in operating activities	(1,560)	—	(1,560)	(12,772)
FINANCING ACTIVITIES				
Contributed Capital	13,200	—	13,200	—
Cash provided from financing activities	13,200	—	13,200	—
INVESTING ACTIVITIES				
Reduction in long-term receivables	52	—	52	146
Purchase of treasury bills	(3,732)	—	(3,732)	—
Purchase of long-term investment certificates	(5,000)	—	(5,000)	—
Fixed assets	(16,654)	—	(16,654)	(4,357)
Proceeds from disposal of investments	6,938	—	6,938	20,748
Proceeds from disposal of fixed assets	283	—	283	175
Cash provided by (used in) investing activities	(18,113)	—	(18,113)	16,712
Increase (decrease) in cash position	(6,473)	—	(6,473)	3,940
Cash position at beginning of year	17,407	—	17,407	13,467
Cash position at end of year	$ 10,934	$ —	$ 10,934	$ 17,407
Cash composed of:				
Cash and term deposits	$ 9,071	$ —	$ 9,071	$ 2,248
Deposit in trust	1,863	—	1,863	1,863
Canada bonds	—	—	—	13,296
	$ 10,934	$ —	$ 10,934	$ 17,407
Working capital position at end of year				
Current assets	$ 23,148	$ —	$ 23,148	$ 23,438
Current liabilities	15,198	(1,389)	13,809	15,337
	$ 7,950	$ 1,389	$ 9,339	$ 8,101

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1987

1. Authority and Objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule C Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. Accounting Policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) Investments in subsidiary companies

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(e) Pension Plan

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(f) Thousand Islands Bridge

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. Deposit in Trust

Pending the completion of the transaction on the settlement with railroads relative to the Welland By-Pass, the Authority has transferred funds for the full payment to a trust account, and an equivalent amount is included in accrued liabilities.

4. Long-Term Receivables

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of one parcel of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	1987	1986
	(in thousands of dollars)	
5½% interest, recoverable in blended annual installments of $28,000, maturing in 1995	$ 155	$ 173
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of $33,952, maturing in 1990	102	136
	$ 257	$ 309

5. Long Term Investments

The long-term investments at March 31, set aside by the Authority in order to provide for future major capital improvement projects of The St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span at The Thousand Islands Bridge, are as follows:

	1987	1986
	(in thousands of dollars)	
— Canada bonds Cost, maturing on varying dates up to 1989 Par value $9,000 (1986 — $16,000) Market value $9,374 (1986 — $16,016)	$ 8,872	$ 15,810
— Treasury Bills, maturing March 1988 Market Value $3,732	3,732	—
— Investment Certificates, maturing March 1990 Market Value $5,000	5,000	—
	$ 17,604	$ 15,810

6. Deposits in Consolidated Revenue Fund

Consolidated Revenue Fund deposits bearing interest, set aside by the Authority in order to provide for future payments of employee termination benefits, mature on March 31, 1989.

7. Subsidiary companies and related parties

Investments in wholly-owned subsidiary companies consist of the following:

	No. of Shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		$ 9,600

During the year ended March 31, 1987, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged $595,000 (1986 — $581,000). At March 31, 1987, $63,000 was outstanding (1986 — $76,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1986 — $131,000; 1985 — $307,000; to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1987, $11.5 million (1986 — $11.6 million) in construction and interest costs remained unamortized.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service in 1986-87 amounted to $525,000 ($525,000 in 1985-86).

8. Fixed assets

	Depreciation rate	1987 Cost	1987 Accumulated depreciation	1987 Net	1986 Net
		(in thousands of dollars)			
Seaway					
Land	—	$ 30,352	$ —	$ 30,352	$ 30,600
Channels and canals	1%	249,108	66,184	182,924	185,416
Locks	1%	236,066	82,766	153,300	155,584
Bridges and tunnels	2%	83,325	36,207	52,118	52,105
Buildings	2%	12,153	6,521	5,632	5,868
Equipment	2-20%	25,928	9,929	15,999	9,197
Remedial works	1%	134,396	25,329	109,067	110,522
Interest during construction	—	32,822	—	32,822	32,822
Work under construction	—	15,219	—	15,219	9,309
		824,369	226,936	597,433	591,423
Thousand Islands Bridge:					
Improvements	2%	1,552	246	1,306	1,337
		$825,921	$227,182	$598,739	$592,760

Since the unpaid interest on loans from Canada may be forgiven (see Note 9), no depreciation has been provided on interest $32.8 million capitalized during construction of the Welland Modernization Project.

Following the 1985 incidents and considering the age of the Welland Canal, the Authority has engaged consultants to examine in detail and report on the structural condition of the system. The report was submitted during 1986 and, as a result a seven-year $175 million rehabilitation program has been devised to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

A study on the useful life of fixed assets with emphasis placed on an in-depth review of the present depreciation policy has also been undertaken.

9. Equity Financing

As of April 1, 1977, loans from Canada of $624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of $210 million on these loans was not converted and is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because the Crown Corporations Directorate of the Department of Finance and Treasury Board is currently studying this matter with a view to obtain approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven. Upon forgiveness, $32.8 million will be credited to fixed assets (see Note 8) and $177.2 million will reduce the deficit.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1987 and 1986.

During 1986 the Government of Canada approved a budgetary equity infusion to finance the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed $175 million over a period of seven years as follows:

1986/87	1987/88	1988/89	1989/90	1990/91	1991/92	1992/93	TOTAL
			(in millions of dollars)				
13.2	24.5	25.4	26.9	27.3	28.7	29.0	175.0

As at March 31, 1987, $7.2 million of the approved equity infusion was received. The balance of $6.0 million is included in accounts receivable and was received subsequent to the year end

10. Income Taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act; the Corporation has incurred substantial losses in prior years which can be carried forward and applied against taxable income of future years.

The Authority is not subject to any provincial income taxes.

11. Commitments

At March 31, 1987, contractual obligations for capital and other expenditures amounted to $.8 million (1986 — $2.6 million).

12. Contingencies

Following the blow-out of a section of a wall at Lock 7 in October 1985, fifty-two court actions totalling $26.9 million were instituted against the Authority by shipping companies alleging economic losses suffered. In the previous year, as a result of the breakdown of the Valleyfield Bridge in November 1984, sixty-nine court actions totalling $23.0 million have been instituted. The Authority is contesting all these claims, however, their outcome cannot be determined at this time.

The Authority is also the claimant or defendant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

It is the opinion of management that these actions will not result in any material losses to the Authority.

Renewal of insurance against economic losses suffered by other parties could not be obtained.

13. Unusual and Extraordinary Items

During the course of the year, because of the 1985 incidents on the Welland Canal and at the bridges in the Montreal-Lake Ontario Section, the Authority has incurred unusual maintenance and legal expenses.

The amounts are summarized as follows:

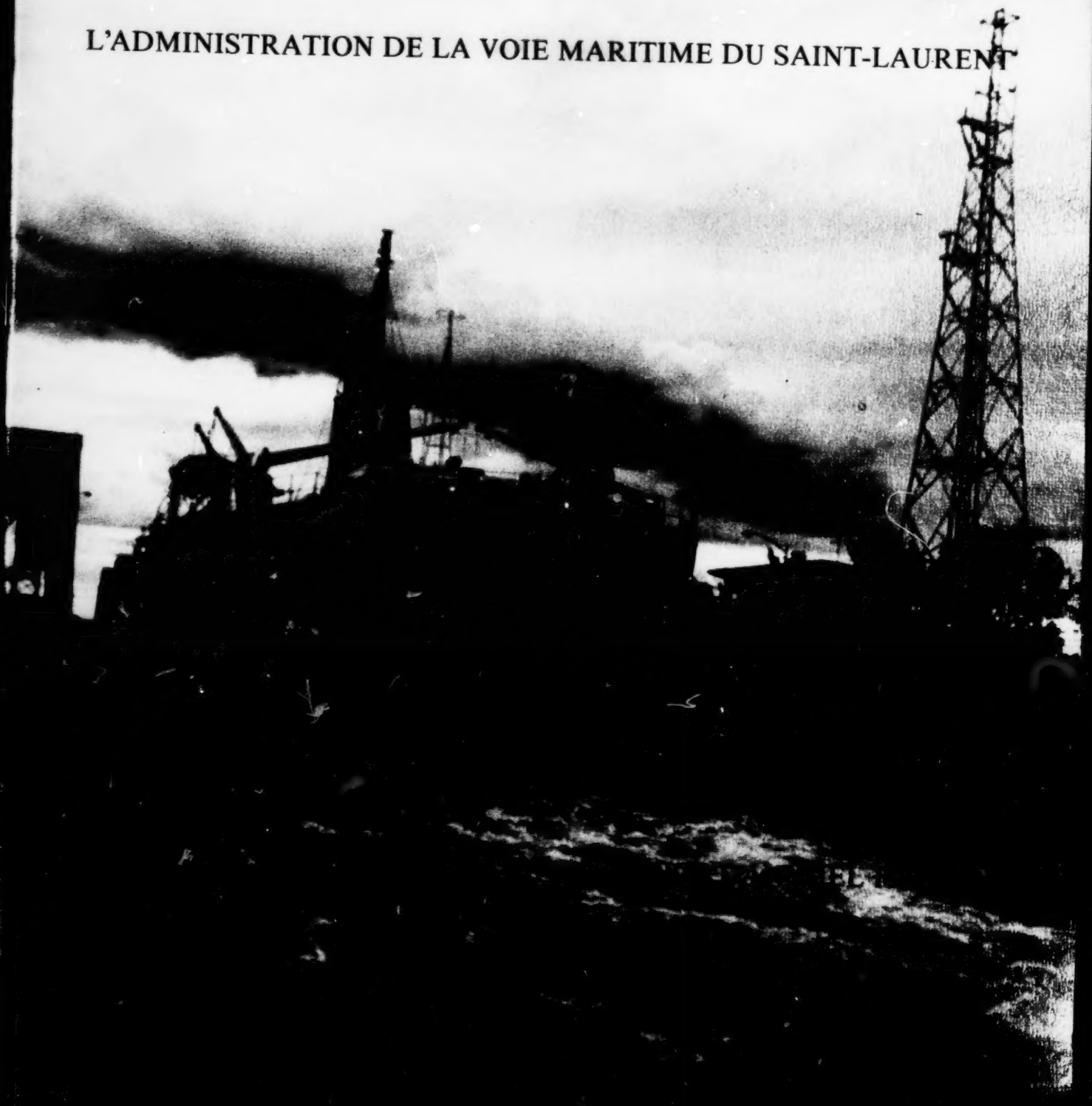
	1987			1986
	Montreal-Lake Ontario	Welland	Total	Total
		(in thousands of dollars)		
Unusual maintenance (expenses) recoveries	$ (2,475)	$ 1,519	$ (956)	$ (11,218)
Legal and Engineering services (expenses)	(407)	(64)	(471)	(1,631)
	(2,882)	1,455	(1,427)	(12,849)
Less adjustments to accounts re: settlement with public utility and others	—	—	—	(575)
TOTAL	$ (2,882)	$ 1,455	$ (1,427)	$ (12,274)

The Authority also recovered from its insurers $2,853 thousand as a settlement in full for the loss of property due to the collapse of the Robin Hood Wall during 1983-84.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	1986/87	1985/86	1984/85	1983/84	1982/83
		(in thousands of dollars)			
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	**$ 26,672**	$ 25,482	$ 30,560	$ 28,147	$ 25,305
Expenses	**31,583**	30,971	33,554	26,822	27,413
Operating Profit (Loss)	**(4,911)**	(5,489)	(2,994)	1,325	(2,108)
Investment Income	**2,153**	2,547	3,433	2,371	2,672
Net Profit (Loss)	**(2,758)**	(2,942)	439	3,696	564
WELLAND SECTION					
Revenue	**29,627**	25,653	32,453	30,406	26,735
Expenses	**33,702**	51,217	39,064	37,134	34,361
Operating Profit (Loss)	**(4,075)**	(25,564)	(6,611)	(6,728)	(7,626)
Investment Income	**2,471**	3,305	3,616	3,127	3,362
Net Profit (Loss)	**(1,604)**	(22,259)	(2,995)	(3,601)	(4,264)
TOTAL					
Revenue	**56,299**	51,135	63,013	58,553	52,040
Expenses	**65,285**	82,188	72,618	63,956	61,774
Operating Profit (Loss)	**(8,986)**	(31,053)	(9,605)	(5,403)	(9,734)
Investment Income	**4,624**	5,852	7,049	5,498	6,034
Net Profit (Loss)	**$ (4,362)**	$ (25,201)	$ (2,556)	$ 95	$ (3,700)
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	**$ 1,160**	$ 896	$ 900	$ 511	$ 369
Expenses	**507**	450	446	325	382
Profit (Loss)	**$ 653**	$ 446	$ 454	$ 186	$ (13)

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



PERSONNEL DE DIRECTION

W.A. O'NEIL
Président

G. LANIEL
Vice-président

W.F. BLAIR
Membre

J.B. McLEOD
Vice-président, Région ouest

E.J. ROSSI
Vice-président, Région est

V.C. DURANT
Secrétaire

H.L. FERGUSON
Ingénieur en chef

R.J. FORGUES
Contrôleur et trésorier

J.M. KROON
Directeur de l'exploitation et de l'entretien

K. OGLESBY
Directeur de la planification

C.G. TRÉPANIER
Directeur du personnel et de l'administration

N.B. WILLANS
Avocat-conseil

BUREAUX

Siège social
360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Bureau principal
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région est
Ecluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région ouest
508, avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant a l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 360, rue Albert, Ottawa, Canada, K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

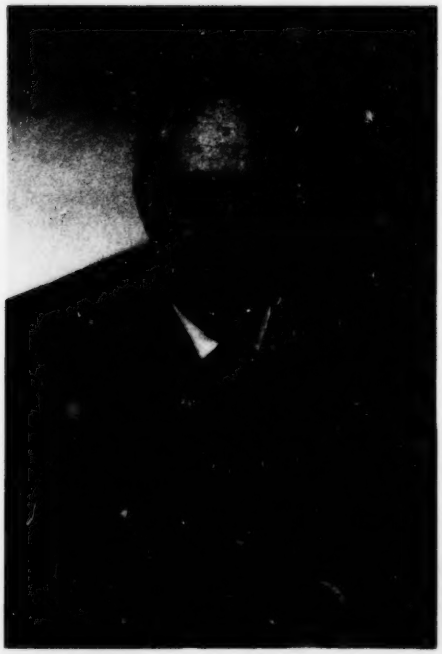
LE MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 15 juin 1987

L'honorable John C. Crosbie, C.R., C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 152 de la Loi sur l'administration financière j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1987.



Je crois que nous pouvons revoir les événements qui se sont déroulés l'an dernier avec une grande satisfaction - surtout si l'on tient compte des difficultés que nous avons éprouvées au cours des deux saisons précédentes. Le trafic de la Voie maritime, qui a connu un lent départ, s'est accéléré d'une façon étonnante vers la fin de 1986, pour atteindre un total de 37,6 millions de tonnes sur la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.) et 41,6 millions de tonnes sur le canal de Welland. Bien sûr, ces tonnages restent encore bien inférieurs à la moyenne des dix dernières années, mais ils laissent entrevoir que le déclin inattendu de 20% qui s'est produit en 1985 s'est arrêté.

Du côté financier, la tournure des événements semble également encourageante. Les recettes globales de l'Administration, y compris les revenus de placements, ont atteint 60,9 millions $ en 1986-1987 en regard de 57 millions $ l'année précédente. Les dépenses totales se sont élevées à 65,3 millions $ comparativement à nos prévisions budgétaires de 75,5 millions $. Le déficit enregistré pour l'année a été de 4,4 millions $, soit une réduction sensible par rapport à celui de 25,2 millions $ pour l'année 1985-1986.

Pour ce qui est de l'exploitation, les conditions ont été favorables en 1986. La navigation a débuté le 3 avril sur les deux sections; le 5 avril, la Voie maritime fonctionnait 24 heures sur 24. La fermeture du canal de Welland a eu lieu le 26 décembre et celle de la section M.L.O., le 27 décembre. La saison a pris fin sans incident et tous les navires qui ont voulu sortir du système avant le gel ont pu le faire.

L'année 1986 s'est déroulée sans contretemps sérieux et sans interruption de la navigation.

Un événement d'une importance particulière l'an dernier a été le lancement d'un programme de réfection du canal de Welland. C'est la première phase d'un projet de sept ans qui prévoit des réparations d'envergure à presque toutes les structures du canal. Comme vous le savez, ce projet de 175 millions $ sera entièrement financé par le gouvernement fédéral.

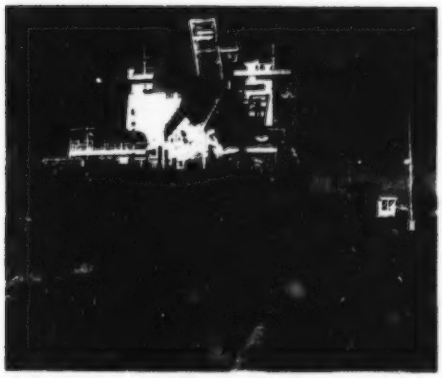
Sur la question importante des péages, nous avons convenu avec les É.-U. en 1986 que les taux de 1987 et de 1988 resteraient les mêmes qu'en 1983 sur la section commune de M.L.O. — soit un gel d'une durée de cinq ans. Toutefois, sur le canal canadien de Welland, cause principale des déficits de l'Administration, nous avons décidé de majorer les taux d'une moyenne de 8% en 1987 et en 1988. Cette majoration, équivalant à une hausse de 4% pour les navires qui empruntent les deux sections, ne réussira pas à éliminer le déficit de l'Administration, mais elle rapportera un montant de l'ordre de 2,5 millions $ chaque année, ce qui contribuera à alléger le fardeau financier de l'Administration.

En revoyant l'année 1986 et en tenant compte des difficultés qui ont assailli la Voie maritime ces dernières saisons, je ne puis m'empêcher de penser que l'année a marqué un tournant. Bien sûr, je suis particulièrement heureux de la confiance que le gouvernement fédéral a témoignée envers la Voie maritime en appuyant notre Programme de réfection du canal de Welland. Le 28 novembre 1986, lorsque vous avez annoncé que l'Administration entreprendrait ce projet, "qui vise à assurer que cette voie navigable intérieure demeurera sûre et fiable pendant encore de nombreuses années", vous avez aussi souligné que "ce gouvernement est fermement décidé à protéger le statut de la Voie maritime et à continuer à en faire un élément viable et intégral du réseau de transport du Canada". Cette déclaration a été fortement appréciée par l'Administration et, j'en suis sûr, par les nombreux usagers qui profitent de l'existence de cette voie navigable unique.

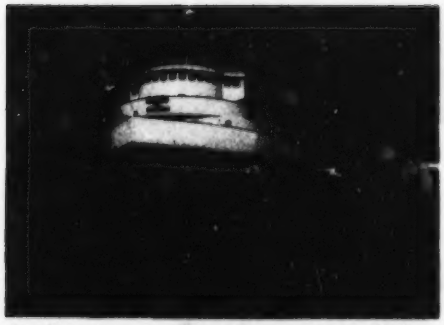
Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.

W.A. O'Neil

Le Premier ministre du Canada, le très honorable Brian Mulroney, le président de l'Administration de la voie maritime, M. W.A. O'Neil, et M. Bernard Lamarre, président de la Commission du centenaire de l'ingénierie, ont été photographiés lors du lancement de l'année du centenaire en janvier dernier. La construction de la Voie maritime a été reconnue comme étant l'une des dix réalisations les plus exceptionnelles du génie canadien.



Le cargo yougoslave "Petka" à l'écluse d'Iroquois, en route vers l'Atlantique à la fin décembre 1986.



Le lacquier canadien "Saguenay" à l'écluse d'Iroquois en novembre 1986.

LE TRAFIC

Le volume des marchandises ayant emprunté la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime au cours de la période de navigation de 1986 a atteint 37,6 millions de tonnes, soit 0,7% de plus que l'année précédente. Sur le canal de Welland, le trafic a diminué quelque peu pour s'établir à 41,6 millions de tonnes, soit 0,6% de moins qu'en 1985. Ces volumes sont nettement inférieurs à la moyenne de la décennie, qui est de 48 et 55 millions de tonnes respectivement, mais ils représentent une stabilisation souhaitable du trafic à la suite de la chute inattendue de 20% enregistrée en 1985. En outre, un examen de ces chiffres révèle que la baisse du trafic sur la Voie maritime n'est pas attribuable à une perte de clientèle vers d'autres modes de transport, mais qu'elle résulte surtout des modifications des forces de l'offre et de la demande ainsi que du déclin général du commerce de certaines denrées en vrac, notamment les céréales et le minerai de fer qui ont toujours constitué la plus grande partie des cargaisons sur la Voie maritime. De fait, nous avons maintenu ou amélioré notre part du marché pour les cargaisons de céréales américaines, de minerai de fer, de fer et de produits de l'acier. En outre, l'augmentation soutenue d'autres marchandises en vrac (sel, pierre, argile, produits du pétrole, etc.) est une autre indication de notre forte position concurrentielle.

En 1986, le trafic des céréales sur la Voie maritime a atteint 17 millions de tonnes, soit un niveau égal à celui de 1985, mais bien inférieur aux 24,4 millions de tonnes de 1984. Les principaux facteurs qui ont contribué à cette situation ont été la baisse continue de la demande mondiale due à l'auto-suffisance croissante des régions importatrices, le conflit entre les É.-U. et la Communauté européenne qui nuit aux exportations de céréales de l'Amérique du Nord, ainsi que l'échec jusqu'à présent des programmes américains de promotion des exportations de céréales. D'autres facteurs sont intervenus dont la Loi sur le transport des céréales canadiennes de l'Ouest, qui semble avoir favorisé les débouchés du Pacifique, et l'interruption de la manutention des céréales à Thunder Bay qui a eu lieu à la fin de la saison de 1986. Ainsi, malgré une augmentation globale des exportations de céréales canadiennes en 1986, qui sont passées de 21,7 millions de tonnes l'année précédente à 25,1 millions de tonnes, 12,2 millions ont emprunté le canal de Welland, soit 46% du total contre 49% par les ports du Pacifique. Pour la deuxième année consécutive, la part des exportations des ports de la côte Ouest dépasse celle de la Voie maritime.

Le total des exportations de céréales américaines en 1986 est tombé à 74 millions de tonnes comparativement au niveau déjà bas de 86 millions en 1985. Cependant, même si les expéditions des É.-U. par le canal de Welland ont baissé de 9%, à 4,8 millions de tonnes, la part de la Voie maritime est montée de 6,2% à 6,6%. Par contre, la portion des céréales américaines passant par les ports de l'Atlantique et du Pacifique a diminué en 1986.

La récession continue de l'industrie américaine de l'acier, en particulier dans la région des Grands Lacs, a entraîné une baisse d'un million de tonnes des expéditions de minerai de fer du Québec/Labrador aux É.-U., lesquelles se chiffraient à 3,7 millions de tonnes en 1986. Néanmoins, cette baisse est en grande partie attribuable au fléchissement de la demande, et non pas à une perte du trafic du minerai canadien aux mains des concurrents de la Voie maritime. Par exemple, le minerai de fer du Mesabi a diminué de 9 millions de tonnes en 1986 et sa part du marché américain est tombée de 73,4% à 70,4%. Il faut également noter que les aciéries canadiennes situées à Hamilton ont reçu une plus grande quantité de minerai par la Voie maritime que l'année précédente, soit plus de 50% du total des 8 millions de tonnes ayant emprunté la section M.L.O. — surpassant pour la première fois les expéditions de minerai à des ports américains. Le trafic du minerai de fer sur le canal de Welland a atteint 5,8 millions de tonnes, soit une réduction de quelque 14% par rapport à 1985.

Le charbon, une autre denrée importante pour la Voie maritime, s'est maintenu aux niveaux de 1985, soit 0,61 million de tonnes sur la section M.L.O. et 5,8 millions sur le canal de Welland.

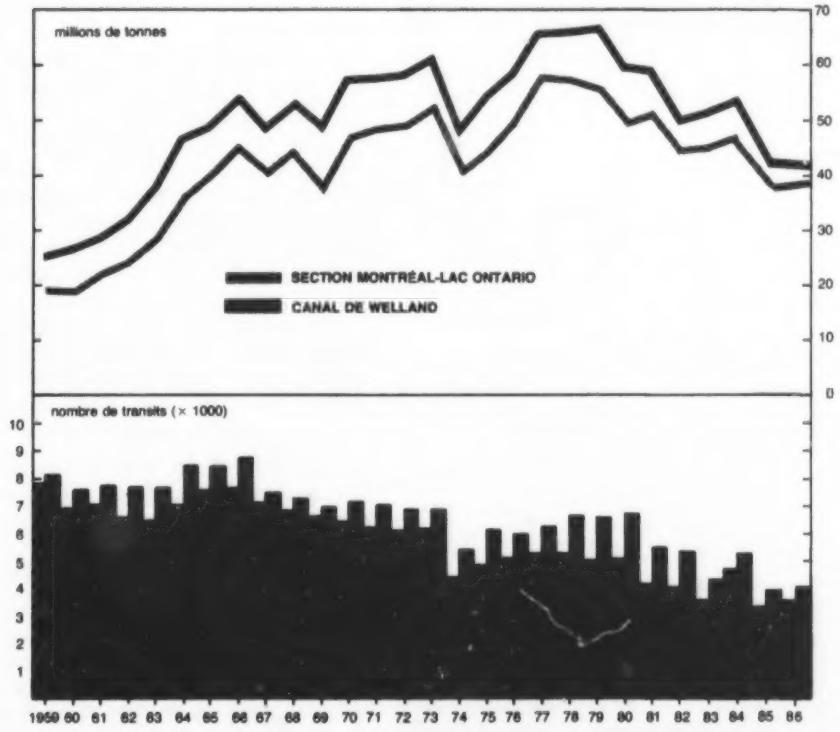
De même, les cargaisons générales, à 4 et 3,2 millions de tonnes respectivement sur la section M.L.O. et sur le canal de Welland, ont été presque identiques au cours des deux dernières années. La plus grande partie de cette catégorie de cargaisons est composée de fer et d'acier usinés et on constate que, malgré la baisse générale des importations d'acier aux É.-U., la Voie maritime a surpassé presque tous ses concurrents pour le mouvement de ces denrées en maintenant ce tonnage au niveau de 1985.

Les "autres expéditions en vrac" ont augmenté d'environ un million de tonnes sur les deux sections, soit 8,4 millions de tonnes sur la section M.L.O. et 9,6 millions sur le canal de Welland. Cette catégorie, qui a augmenté sans cesse ces dernières années, constitue aujourd'hui un élément majeur du trafic de la Voie maritime.

Les cargos océaniques ont complété plus de 1,418 transits du canal de la Rive Sud en 1986.

En 1986, la section M.L.O. a compté 3,307 transits de navires, soit une augmentation de 7% par rapport à 1985 et le canal de Welland, 3,959, soit une augmentation de 3,4%.

En bref, le trafic de la Voie maritime, quoique toujours à un niveau inférieur à ceux enregistrés à la fin des années 1970, a montré des signes encourageants en 1986 et sa remontée semblerait être amorcée. De plus, sauf imprevu, la saison de 1987 manifeste quelques indices qu'une reprise modeste pointe à l'horizon.



LES FINANCES

Les recettes globales de l'Administration au cours de l'exercice 1986-1987, y compris les revenus de placements, se sont élevées à 60,9 millions $ en regard d'un montant budgétisé de 59,6 millions $.

Les dépenses totales ont été de 65,3 millions $ comparativement aux prévisions budgétaires de 75,5 millions $. Ces variantes favorables sont attribuables à une réduction des effectifs dans les secteurs de l'exploitation et de l'entretien, ainsi qu'à l'imputation de coûts d'ingénierie et de projets spéciaux d'entretien au Programme de réfection du canal de Welland. De même, le recouvrement d'un montant de 2,9

millions $ de compagnies d'assurance a contribué à réduire le déficit de l'Administration à 4,4 millions $ en regard d'une perte budgétisée de 15,9 millions $.

Quant au Programme de réfection du canal de Welland, nous avions dépensé 14,3 millions $ au 31 mars et le gouvernement fédéral a versé 13,2 millions $ au cours de l'année; l'autre 1,1 millions $ sera recouvré à même les crédits votés pour 1987-1988.

Étant donné une légère augmentation du trafic prévue pour la saison courante et la majoration des péages sur le canal de Welland, nous devrions percevoir des revenus supplémentaires en 1987. Toutefois, le montant ne suffira probablement pas à compenser les dépenses anticipées; le budget d'exploitation et d'entretien pour l'exercice 1987-1988 entrevoit une perte de 9,8 millions $. Cependant, l'Administration a confiance que, pour la dixième année consécutive, elle n'aura pas besoin de recourir à l'aide du gouvernement fédéral à des fins d'exploitation et d'entretien.

L'EXPLOITATION

La saison de navigation a débuté le 3 avril 1986 sur les deux sections de la Voie maritime. Grâce à une débâcle hâtive, les aides à la navigation étaient en place le 5 avril et la Voie maritime a commencé ce jour-là à fonctionner 24 heures sur 24.

La navigation a pris fin le 26 décembre sur le canal de Welland et le 27 décembre sur la section M.L.O. La période de fermeture a été sans histoire, même si les glaces ont épaissi vers la mi-décembre sur le canal de la Rive sud et dans le secteur des écluses américaines à Massena. Durant la seconde partie de décembre, une température modérée a permis à tous les navires qui le voulaient de sortir de la Voie maritime avant le gel.

Bien que les procédures usuelles de fermeture aient été en vigueur, la température clémente a permis à l'Administration de lever l'imposition des primes de passage tardif entre les 18 et 21 décembre inclusivement. Les navires empruntant la section M.L.O. après le 21 décembre ont été acceptés suite à des ententes spéciales.

Aucun accident grave ni interruption sérieuse n'a entravé la navigation en 1986; néanmoins, en novembre et en décembre, les navires à tirant maximum ont éprouvé quelques légers délais à cause des bas niveaux d'eau à l'extrémité est du lac Saint-Laurent. Cette situation a été causée par le débit élevé du lac Ontario, lequel, combiné à des vents d'est, tend à faire baisser le niveau d'eau en amont de l'écluse Eisenhower. Le débit du lac Ontario a été plus fort que d'habitude en raison de la nécessité de contrôler le niveau de ce lac.

Pour ce qui est de l'entretien, plusieurs projets importants ont été entrepris en plus des travaux usuels. Sur la section M.L.O., plusieurs dispositifs d'arrêt aux écluses ont été renforcés. Le programme de remplacement des arbres de couche dans les poulies des ponts levants a été complété et un gabion endommagé du pont Saint-Louis a été remplacé.

Le nouveau système de contrôle de la circulation sur le canal de Welland a été mis en service au début de décembre. Des modifications définitives y seront apportées en 1987.

Le programme de réfection du canal de Welland : Les ouvriers exposent l'arrière du mur est de l'écluse 3, lequel a été renforcé pendant l'hiver.

LE PROGRAMME DE RÉFECTION DU CANAL DE WELLAND

Le lancement, en 1986, des grands travaux de réfection du canal de Welland marque probablement le programme le plus important entrepris depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959. Il s'agit de la phase initiale d'un projet de sept ans qui comportera des réparations d'envergure à presque toutes les structures du canal et qui vise à assurer la fiabilité et l'intégrité du canal pendant de longues années.

En termes généraux, on peut diviser les travaux en quatre catégories:

a) Le renforcement et la stabilisation des murs d'écluses.

b) La restauration des murs d'écluses.

c) La stabilisation des murs d'approche en amont et en aval des écluses.

d) La réfection des structures auxiliaires et la stabilisation des berges du canal.

La plupart de ces travaux seront effectués durant la saison morte.

Immédiatement après que l'honorable John C. Crosbie eût annoncé, à la fin de novembre 1986, que le gouvernement fédéral financerait le programme de réfection du canal de Welland au coût de 175 millions $, des appels d'offre ont été lancés pour les travaux devant être menés au cours de l'hiver 1986-1987. En conséquence, huit contrats ont été adjugés et les travaux ont débuté sans délai.

Entre décembre 1986 et mars 1987, on a consacré 6,587 millions $ à renforcer, stabiliser et recouvrir les murs des écluses; 1,676 millions $ à stabiliser les murs d'approche et 2,877 millions $ à des ouvrages auxiliaires, notamment la relocalisation de la prise d'eau derrière l'écluse 7. Les coûts d'ingénierie, de génie-conseil et autres déboursés connexes ont atteint 2,886 millions $, ce qui porte le coût total à 14,3 millions $ pour cette période.

Le projet de Welland exige une forte densité de main-d'oeuvre; on a estimé qu'il avait créé, l'hiver dernier, entre 400 et 500 emplois directs — chiffre qui devrait doubler à chacune des six prochaines années.

L'Administration a formé un Groupe d'administration du Programme de réfection du canal de Welland; on a déplacé de Montréal à St. Catharines la Section des structures maritimes de la Direction des services de génie, chargée d'effectuer les travaux de design.

AUTRES POINTS

Dans un autre domaine, on note qu'à la fin de février 1987, l'administrateur de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (É.-U.) et le président de l'Administration de la voie maritime, à la tête d'une nombreuse délégation de représentants des ports des Grands Lacs, d'armateurs et d'autres services de la Voie maritime, ont entrepris une mission commerciale dans cinq villes de l'Europe du Nord. C'était la deuxième tournée de ce genre entreprise par l'Administration récemment dans le but de faire connaître les avantages que la Voie maritime des Grands Lacs-fleuve Saint-Laurent offre aux usagers désirant atteindre le centre industriel et agricole de l'Amérique du Nord. Ces nouveaux efforts de commercialisation de la Voie maritime visent à combattre le récent déclin du trafic et cette mission commerciale a été bien accueillie par les personnes invitées à ses réunions. Il est, bien sûr, impossible d'évaluer l'augmentation réelle du tonnage qui pourrait résulter de ces initiatives, lesquelles fournissent d'excellentes occasions de promouvoir la fiabilité et la sécurité de la Voie maritime à l'étranger.

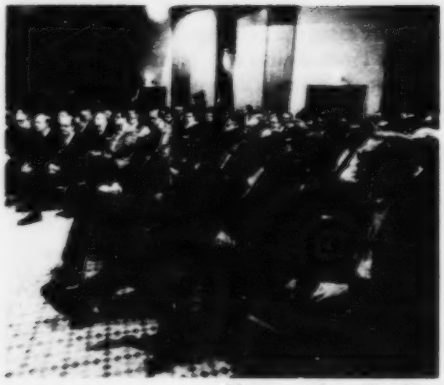


Photo : Arlette Strubbe

La mission commerciale de 1987 : L'auditoire anversois

Sur la question importante des péages, nous avons convenu avec les É.-U., en 1986, que les taux de 1987 et 1988 resteraient au même niveau qu'en 1983 sur la section commune M.L.O. Ces taux auront donc été gelés pendant une période de cinq ans. Toutefois, sur le canal canadien de Welland, cause principale des déficits de l'Administration, on a décidé de majorer les péages d'une moyenne de 8% en 1987 et en 1988. Cette hausse, qui augmente d'environ 4% les taux versés par les navires qui franchissent les deux sections, ne réussira pas à combler le déficit de l'Administration, mais les quelque 2,5 millions $ qu'elle rapportera chaque année allègeront le fardeau financier de l'Administration.

En revoyant l'année, et en tenant compte des difficultés qui assaillaient récemment la Voie maritime, on peut espérer que 1986 aura marqué un tournant. Bien sûr, l'Administration se réjouit de la confiance que le gouvernement fédéral a témoignée envers la Voie maritime en appuyant le Programme de réfection du canal de Welland. Lorsque le Ministre des Transports annonçait qu'on entreprendrait ce projet, "qui vise à assurer que cette voie navigable intérieure demeurera sûre et fiable pendant encore de nombreuses années", il mentionnait aussi que le gouvernement "est fermement décidé à protéger le statut de la Voie maritime et à continuer à en faire un élément viable et intégral du réseau de transport du Canada". Cette déclaration a été fort appréciée par l'Administration et, sûrement, par les nombreux usagers de cette voie navigable unique.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

CANADA

BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

Le ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1987 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

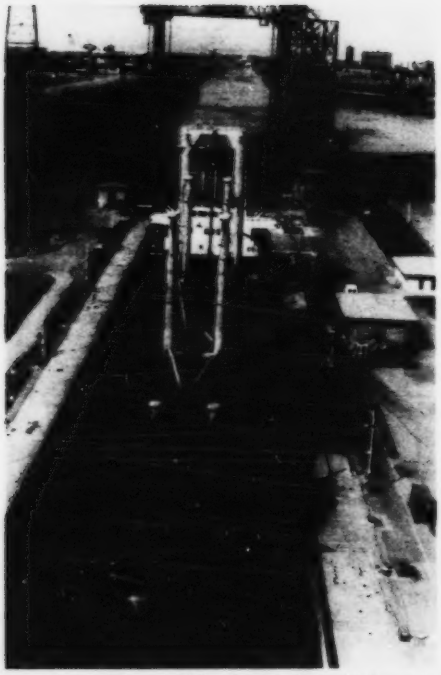
À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1987 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la partie XII de la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le Vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, F.C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 15 mai 1987



Le cargo "Hugo Oldendorff" dans l'écluse de Saint-Lambert en septembre 1986.

au 31 mars 1987 (en milliers de dollars)

Actif

	1987	1986
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	$ 9,071	$ 2,248
Dépôt en fidéicommis (note 3)	1,863	1,863
Obligations du Canada	—	13,296
Débiteurs	8,340	1,526
Intérêts courus à recevoir	985	1,726
Stocks de fournitures	2,889	2,779
	23,148	23,438
Débiteurs à long terme (note 4)	257	309
Placements		
Placements à long terme (note 5)	17,604	15,810
Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé (note 6)	13,000	13,000
Filiales (note 7)	10	10
	30,614	28,820
Immobilisations (note 8)	598,739	592,760
	$652,758	$645,327

Passif

À court terme		
Créditeurs	$ 4,339	$ 4,869
Frais courus (note 3)	9,470	10,468
	13,809	15,337
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi courues	11,718	12,250
Intérêts reportés (note 9)	210,000	210,000
	221,718	222,250
	235,527	237,587
Éventualités (note 12)		

Avoir du Canada

Capital d'apport (note 9)	638,150	624,950
Déficit	(220,919)	(217,210)
	417,231	407,740
	$652,758	$645,327

Approuvé :

le Président	le Contrôleur et Trésorier
W.A. O'NEIL	R.J. FORGUES

ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1987 (en milliers de dollars)

	1987					1986
	Secteur Montréal-lac Ontario	Secteur Welland	Total Voie Maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
Revenus						
Péage	$ 24,874	$ 27,133	$ 52,007	$ —	**$ 52,007**	$ 47,798
Baux et permis	490	2,030	2,520	90	**2,610**	2,376
Autres	1,308	464	1,772	992	**2,764**	1,816
	26,672	29,627	56,299	1,082	**57,381**	51,990
Dépenses						
Exploitation	6,352	10,098	16,450	—	**16,450**	17,183
Entretien	8,926	12,376	21,302	113	**21,415**	24,823
Administration	4,442	4,784	9,226	326	**9,552**	9,217
Bureau central	3,998	4,586	8,584	36	**8,620**	8,575
Amortissement	4,652	5,708	10,360	32	**10,392**	9,079
Prestations de cessation d'emploi	331	458	789	—	**789**	1,487
	28,701	38,010	66,711	507	**67,218**	70,364
Bénéfice (perte) d'exploitation avant les éléments inhabituels	(2,029)	(8,383)	(10,412)	575	**(9,837)**	(18,374)
Éléments de récupération (dépense) inhabituels (note 13)	(2,882)	1,455	(1,427)	—	**(1,427)**	(12,274)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4,911)	(6,928)	(11,839)	575	**(11,264)**	(30,648)
Revenus de placement	2,153	2,471	4,624	78	**4,702**	5,893
Bénéfice (perte) pour l'exercice avant le poste extraordinaire	(2,758)	(4,457)	(7,215)	653	**(6,562)**	(24,755)
Recouvrement d'une réclamation d'assurance (note 13)	—	2,853	2,853	—	**2,853**	—
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	$ (2,758)	$ (1,604)	$ (4,362)	$ 653	**$ (3,709)**	$(24,755)

ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars 1987 (en milliers de dollars)

	1987			1986
	Voie Maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice	$ 219,251	$ (2,041)	**$ 217,210**	$ 192,455
Perte (bénéfice net) pour l'exercice	4,362	(653)	**3,709**	24,755
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice	$ 223,613	$ (2,694)	**$ 220,919**	$ 217,210

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1987 (en milliers de dollars)

	1987			1986
	Voie Maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES :				
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Bénéfice (perte) pour l'exercice avant le poste extraordinaire	$(7,215)	$ 653	**$ (6,562)**	$(24,755)
Ajouter les éléments sans incidence sur l'encaisse :				
Amortissement	10,360	32	**10,392**	9,079
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	789	—	**789**	1,487
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les quasi-espèces	(8,347)	(685)	**(9,032)**	1,417
Recouvrement d'une réclamation d'assurance	2,853	—	**2,853**	—
Encaisse utilisée à des activités d'exploitation	(1,560)	—	**(1,560)**	(12,772)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Capital d'apport	13,200	—	**13,200**	—
Encaisse provenant des activités de financement	13,200	—	**13,200**	—
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Réduction des débiteurs à long terme	52	—	**52**	146
Achat de bons du trésor	(3,732)	—	**(3,732)**	—
Achat de certificats de placement à long terme	(5,000)	—	**(5,000)**	—
Immobilisations	(16,654)	—	**(16,654)**	(4,357)
Produits à l'aliénation de placements	6,938	—	**6,938**	20,748
Produits à l'aliénation d'immobilisations	283	—	**283**	175
Encaisse en provenance (utilisée pour) des activités d'investissement	(18,113)	—	**(18,113)**	16,712
Augmentation (diminution) de la situation de l'encaisse	(6,473)	—	**(6,473)**	3,940
Situation de l'encaisse au début de l'exercice	17,407	—	**17,407**	13,467
Situation de l'encaisse à la fin de l'exercice	$ 10,934	$ —	**$ 10,934**	$ 17,407
Composantes de l'encaisse :				
Encaisse et dépôts à terme	$ 9,071	$ —	**$ 9,071**	$ 2,248
Dépôt en fidéicommis	1,863	—	**1,863**	1,863
Obligations du Canada	—	—	**—**	13,296
	$ 10,934	$ —	**$ 10,934**	$ 17,407
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice				
Actif à court terme	$ 23,148	$ —	**$ 23,148**	$ 23,438
Passif à court terme	15,198	(1,389)	**13,809**	15,337
	$ 7,950	$ 1,389	**$ 9,339**	$ 8,101

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1987

1. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'annexe "C" de la partie I de la Loi sur l'administration financière.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables :

a) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

b) Placements dans les filiales

Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

c) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes défrayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

d) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

e) Régime de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

f) Pont des Mille-Îles

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du Pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

3. Dépôt en fidéicommis

En attendant l'achèvement de l'opération visant le règlement avec les chemins de fer à propos du contournement de Welland, l'Administration a transféré des fonds pour le paiement en entier à un compte en fidéicommis, et une somme équivalente fait partie des frais courus.

4. Débiteurs à long terme

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente d'une parcelle de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars :

	1987	1986
	(en milliers de dollars)	
Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 5 ½%, comportant le remboursement annuel d'une somme de $28,000, capital et intérêts réunis	$ 155	$ 173
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de $33,952	102	136
	$ 257	$ 309

5. Placements à long terme

Les placements à long terme, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations à venir par la Voie maritime du Saint-Laurent et la travée canadienne du Pont des Mille-Îles, se détaillent comme il suit au 31 mars :

	1987	1986
	(en milliers du dollars)	
— Obligations du Canada Coût, échéance à diverses dates jusqu'en 1989 Valeur au pair $9,000 (1986 — $16,000) Valeur au marché $9,374 (1986 — $16,016)	$ 8,872	$ 15,810
— Bons du trésor, échéance en mars 1988 Valeur au marché $3,732	3,732	—
— Certificats de placement, échéance en mars 1990 Valeur au marché $5,000	5,000	—
	$ 17,604	$ 15,810

6. Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé

Les dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé qui portent intérêt, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux versements futurs de prestations de cessation d'emploi, viennent à échéance le 31 mars 1989.

7. Filiales et apparentés

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants :

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)	15	$ 1,500
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.i.V.m.)	8	8,000
		$ 9,600

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1987, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé $595,000 (1986 — $581,000). Au 31 mars 1987, la somme de $63,000 n'était pas réglée (1986 — $76,000).

Chaque année civile, la C.P.i.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1986 — $131,000; 1985 — $307,000) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1987, $11.5 millions (1986 — $11.6 millions) en frais de construction et d'intérêt n'avaient pas été amortis.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service en 1986-1987 s'est élevé à $525,000 ($525,000 en 1985-1986).

8. Immobilisations

	Taux d'amortissement	1987 Coût	1987 Amortissement cumulé	1987 Valeur nette	1986 Valeur nette
		(en milliers de dollars)			
Voie maritime :					
Terrain	—	$ 30,352	$ —	$ 30,352	$ 30,600
Chenaux et canaux	1%	249,108	66,184	182,924	185,416
Écluses	1%	236,066	82,766	153,300	155,584
Ponts et tunnels	2%	88,325	36,207	52,118	52,105
Bâtiments	2%	12,153	6,521	5,632	5,868
Matériel	2-20%	25,928	9,929	15,999	9,197
Travaux de réfection	1%	134.396	25,329	109,067	110,522
Intérêt lors des travaux de construction	—	32,822	—	32,822	32,822
Ouvrages en voie de construction	—	15,219	—	15,219	9,309
		824,369	226,936	597,433	591,423
Pont des Mille-Îles :					
Améliorations	2%	1,552	246	1,306	1,337
		$825,921	$227,182	$598,739	$592,760

Puisque l'intérêt non acquitté sur les emprunts auprès du Canada pourrait être remis (voir la note 9), aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de $32.8 millions capitalisé lors des travaux de rénovation du canal Welland.

À la suite des incidents de 1985 et vu l'âge du canal Welland, l'Administration a embauché des experts-conseils pour en faire l'examen en détail et faire rapport sur la condition des structures du système. Le rapport fut présenté au cours de 1986 et en conséquence un programme septennal de $175 millions en réhabilitation a été conçu pour réaménager le canal Welland et s'assurer du prolongement de l'aspect sûr et fiable d'une voie d'eau jusqu'au cours du 21e siècle. Le programme comporte le radoub des murs des écluses, le caractère stable des berges du canal et des murs qui y accèdent ainsi que la réfection des structures subordonnées.

Une étude de la durée utile des immobilisations qui met l'accent sur une revue en profondeur de la politique actuelle en matière d'amortissement a également été entreprise.

9. Financement par capitaux propres

Au 1er avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de $624.95 millions ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. Les intérêts en souffrance sur ces emprunts, au montant de $210 millions n'ont pas été convertis et ils sont déclarés au bilan en tant qu'intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus exigé de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme car la Direction des sociétés d'État du ministère des Finances et le Conseil du Trésor étudient actuellement cette question afin d'obtenir du Parlement l'approbation de la remise de l'intérêt non acquitté. Lors de la remise, la somme de $32.8 millions sera créditée aux immobilisations (voir la note 8) et la somme de $177.2 millions sera portée en réduction du déficit.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1987 et 1986.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé une injection en avoir budgétaire qui permettra de financier le Programme de réhabilitation du canal Welland à raison d'une somme qui ne doit pas dépasser $175 millions lors d'une période de sept ans comme il suit :

1986/1987	1987/1988	1988/1989	1989/1990	1990/1991	1991/1992	1992/1993	TOTAL
			(en millions de dollars)				
13.2	24.5	25.4	26.9	27.3	28.7	29.0	175.0

Au 31 mars 1987, $7.2 millions de l'approbation portant sur l'injection en avoir budgétaire ont été reçus. Le solde de $6.0 millions est déclaré dans les comptes débiteurs et cette somme a été reçue après la fin de l'exercice.

10. Impôts sur le revenu

L'Administration, en tant que société d'État fédérale ainsi que prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration a subi des pertes substantielles lors des exercices antérieurs qui peuvent être reportées et appliquées au revenu imposable des exercicces futurs.

L'Administration n'est assujettie à aucun impôt provincial sur le revenu.

11. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1987 à $.8 million (1986 — $2.6 millions).

12. Éventualités

À la suite du renversement d'une partie du mur à l'Écluse 7 en octobre 1985, cinquante-deux poursuites juridiques s'élevant à $26.9 millions ont été intentées contre l'Administration par des sociétés maritimes qui allèguent avoir subi des pertes économiques. Lors de l'exercice précédent, à la suite du bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, soixante-neuf poursuites judiciaires s'élevant à $23.0 millions ont été intentées. L'Administration conteste toutes ces réclamations, cependant, le dénouement de celles-ci ne peut être établi présentement.

L'Administration est également requérante ou défenderesse dans certains autres procès ou réclamations en cours ou dont on la menace.

La direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration.

Le renouvellement de l'assurance portant sur les pertes économiques subies par des tiers n'a pu être obtenu.

13. Éléments inhabituels et postes extraordinaires

Au cours de l'exercice, vu les incidents de 1985 sur le canal Welland et aux ponts du secteur Montréal-lac Ontario, l'Administration a défrayé des dépenses inhabituelles en entretien et frais juridiques.

Les sommes sont récapitulées de la façon suivante :

	1987			1986
	Montréal-lac Ontario	Welland	Total	Total
		(en milliers de dollars)		
Recouvrements (dépenses) inhabituels d'entretien	$ (2,475)	$ 1,519	$ (956)	$ (11,218)
Services du contentieux et du génie (dépenses)	(407)	(64)	(471)	(1,631)
	(2,882)	1,455	(1,427)	(12,849)
Déduire les rajustements aux comptes pour : règlement auprès des services publics et d'autres	—	—	—	(575)
TOTAL	$ (2,882)	$ 1,455	$ (1,427)	$ (12,274)

L'Administration a recouvré auprès de ses assureurs $2,853 mille en tant que règlement au complet de la perte en propriété causée par l'affaissement du mur Robin Hood au cours de 1983-1984.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	1986/87	1985/86	1984/85	1983/84	1982/83
			(en milliers de dollars)		
SECTEUR MONTRÉAL-LAC ONTARIO					
Revenus	**$ 26,672**	$ 25,482	$ 30,560	$ 28,147	$ 25,305
Dépenses	**31,583**	30,971	33,554	26,822	27,413
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(4,911)**	(5,489)	(2,994)	1,325	(2,108)
Revenus de placements	**2,153**	2,547	3,433	2,371	2,672
Bénéfice net (perte)	**(2,758)**	(2,942)	439	3,696	564
SECTEUR WELLAND					
Revenus	**29,627**	25,653	32,453	30,406	26,735
Dépenses	**33,702**	51,217	39,064	37,134	34,361
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(4,075)**	(25,564)	(6,611)	(6,728)	(7,626)
Revenus de placements	**2,471**	3,305	3,616	3,127	3,362
Bénéfice net (perte)	**(1,604)**	(22,259)	(2,995)	(3,601)	(4,264)
TOTAL					
Revenus	**56,299**	51,135	63,013	58,553	52,040
Dépenses	**65,285**	82,188	72,618	63,956	61,774
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(8,986)**	(31,053)	(9,605)	(5,403)	(9,734)
Revenus de placements	**4,624**	5,852	7,049	5,498	6,034
Bénéfice net (perte)	**$ (4,362)**	$ (25,201)	$ (2,556)	$ 95	$ (3,700)
PONT DES MILLES-ÎLES					
Revenus	**$ 1,160**	$ 896	$ 900	$ 511	$ 369
Dépenses	**507**	450	446	325	382
Bénéfice (perte)	**$ 653**	$ 446	$ 454	$ 186	$ (13)